VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 298)
z dnia 17 grudnia 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 298)

17 grudnia 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– „Informacja Ministra Infrastruktury i Rozwoju w zakresie nieprawidłowości w procesie zarządczym realizacji projektów związanych z modernizacją i rozbudową linii kolejowych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Klepacki** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Adam Bandosz** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Paweł Bukowski** radca prawny w Biurze Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, **Remigiusz Paszkiewicz** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz ze współpracownikami, **Wiesław Pełka** zastępca przewodniczącego Prezydium Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami oraz wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP **Jan Przywoźny**.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram kolejne posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów.

Porządek tego posiedzenia przewiduje informację ministra infrastruktury i rozwoju w zakresie nieprawidłowości w procesie zarządczym realizacji projektów związanych z modernizacją i rozbudową linii kolejowych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Pragnę podkreślić, że posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na pisemny wniosek grupy posłów – w tym wypadku jest to grupa posłów Klubu Poselskiego Twój Ruch. Do reprezentowania w tej sprawie grupa posłów upoważniła pana posła Macieja Banaszaka.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Panie przewodniczący, Twojego Ruchu?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

A jak powiedziałem? Twojego Ruchu?

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

No, Twojego Ruchu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

A to jest Sojusz Lewicy Demokratycznej, tak?

To przepraszam pana posła. Przepraszam, nastąpiła zmiana przynależności. Tak, czyli Klub Poselski Sojusz Lewicy Demokratycznej. Jednak reprezentant jest właściwie przeze mnie wymieniony: pan poseł Maciej Banaszak.

Wysoka Komisjo, w posiedzeniu bierze udział z ramienia resortu infrastruktury i rozwoju podsekretarz stanu w tym ministerstwie pan Zbigniew Klepacki. Witamy pana, panie ministrze wraz z zespołem współpracowników. Witam prezesa PKP Polskich Linii Kolejowych pana Remigiusza Paszkiewicza. Witam także współpracowników pana pre-

zesa. Oczywiście, witam przedstawicieli strony społecznej, panów prezesów związków zawodowych.

Żeby nie przedłużać, oddaję głos przedstawicielowi wnioskodawców, panu posłowi Maciejowi Banaszakowi. Panie pośle, bardzo proszę o wprowadzenie do tematu.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Dziękuję.

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, w tej chwili są prowadzone ogromne inwestycje praktycznie w całej Polsce na liniach kolejowych. Wartość tych inwestycji przekracza 7 mld zł. Mamy w tej chwili doniesienia medialne o wielu nieprawidłowościach, jakie mają miejsce podczas realizacji tych inwestycji. Chyba wszyscy na tej sali tak naprawdę pamiętamy to, co się działo przy inwestycjach związanych z budową autostrad. Pamiętamy, jak na posiedzenie Komisji przybyli przedsiębiorcy – podwykonawcy, którym nie wypłacono należnych im wynagrodzeń.

Chcielibyśmy, jako posłowie, uzyskać informację od ministerstwa, jaka jest w tej chwili sytuacja na rynku kolejowym, jeżeli chodzi o modernizację tego rynku. No, i przede wszystkim czy nie grozi nam to samo, co było kilka lat temu przy budowie autostrad.

Mam szereg pytań, ale pozwolę sobie je zadać podczas bloku pytań.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Panie ministrze, według pana dyspozycji, proszę o zaprezentowanie informacji, bo w zasadzie pytania pewnie będą w dalszej części procedowania.

Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Klepacki:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, tytuł dzisiejszego posiedzenia Komisji dotyczy nieprawidłowości zarządczych przy realizacji inwestycji PKP PLK, natomiast pan poseł był łaskaw się odnosić do inwestycji autostradowych.

Nie bardzo do końca rozumiem, jakiego odniesienia się pan poseł ode mnie oczekuje, bo jeżeli nieprawidłowości to jakieś konkretne. Czy pan oczekuje, że przedstawię, jak jest realizowany program inwestycyjny?

Nie bardzo rozumiem, jakie są oczekiwania tutaj Wysokiej Komisji.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Panie przewodniczący, to się merytorycznie odniosę i powiem o tym, co bym chciał przekazać ministerstwu, OK?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie ulega wątpliwości, że...

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Rozwinę swoją wypowiedź.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak, prosiłbym o to, panie pośle.

Bardzo proszę.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Po pierwsze, powiedziałem o budżecie w wysokości 7 mld zł. Spółka PKP PLK prowadzi obecnie kilkaset inwestycji w oparciu o środki unijne.

Warto przypomnieć, że w historii Polski nigdy nie mieliśmy do czynienia z taką skalą prac w infrastrukturze kolejowej.

Wskazując na kwoty, zgodnie z informacją przedstawioną przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w sierpniu br. w Sejmie, do końca 2015 r. inwestycje w infrastrukturę kolejową wyniosą ponad 15 mld zł. W ubiegłym roku było to 5 mld zł a w bieżącym – tak jak wspomniałem – budżet będzie przekraczał 7 mld zł.

Następna rzecz – odniosę się tutaj do kontroli zrealizowanej przez Najwyższą Izbę Kontroli. W 2013 r. NIK wskazywała w swoim raporcie „Inwestycje infrastrukturalne

PKP PLK S.A.", że dostrzega pilną potrzebę podjęcia stosownych działań przez zarząd PKP PLK S.A., które skutkowałyby m.in. usprawnieniem procesów przygotowania projektów inwestycyjnych i ich realizacji, w tym dokumentacji przedprojektowej. Dodatkowo wskazywano wtenczas w raporcie, że ponad połowa skontrolowanych inwestycji prowadzonych przez PKP PLK S.A. ma opóźnienia – zwrócę na to uwagę – sięgające nawet 29 miesięcy. NIK dostrzegała także, że istnieje ryzyko niezrealizowania dużej części projektów i stąd też było to moje porównanie do inwestycji autostradowych. Niestety, powyższe zastrzeżenia i rekomendacje NIK w dużej części nie zostały wdrożone, co w konsekwencji sprawia, że znajdujemy się w sytuacji tożsamej z tą, która została opisana w raporcie NIK.

I to, co mówiłem o mediach. W przekazie medialnym pojawiają się informacje na temat nieprawidłowości w realizacji projektów modernizacyjnych linii kolejowych, zarówno na etapie dokumentacji przetargowej, jak i już w samym procesie zarządczym. Istnieją również istotne problemy dotyczące potencjalnych opóźnień w płatnościach na rzecz wykonawców i podwykonawców w zakresie prowadzonych modernizacji.

Tu znowu się odnoszę do tego, co się działo przy budowie autostrad, bo jest to podobna sytuacja.

W tym kontekście istotne są również informacje o tym, że obecnie jest duży problem z dostępnością niezbędnych materiałów. Z tego, co się dowiadujemy, chodzi o takie materiały jak szyny, rozjazdy, kruszywo oraz środki transportu związane z realizacją wskazanych inwestycji.

Co jeszcze? Ponadto w kontekście dokumentacji przetargowych pojawia się też coraz więcej informacji o tym, że dokumentacja jest źle przygotowywana. Skutkuje to dramatycznie dużymi różnicami w wycenach wartości ofert na wybrane inwestycje, składanych przez potencjalnych wykonawców. Można wręcz powiedzieć, że mamy do czynienia z masowym przeszacowaniem lub niedoszacowaniem przez zamawiającego w zakresie poszczególnych projektów.

Panie ministrze, na potwierdzenie powyższego, po pierwsze, wskazać należy, iż z uzyskanych danych wynika, że kryterium inne niż cena spółka PKP PLK zastosowała w przetargach o łącznej wartości poniżej 1% wszystkich przetargów. Po drugie, skutkuje to bardzo często tym, że w przetargach wygrywają podmioty realizujące przetargi na miliony złotych a funkcjonujące wyłącznie na zasadzie zlecania podwykonawcom całości prac. To są firmy bez własnych zasobów.

Po trzecie, w dokumentacji przetargowej, w szczególności w zakresie specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ), pojawia się wiele błędów projektowych i stosowane są nierealne terminy. Ze strony Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju pojawiają się informacje, iż często stosowane są procedury, w których ryzyko związane z prawidłowością dostarczonych badań i danych leży po stronie PKP PLK, natomiast ich ocena po stronie wykonawcy. Niestety, szanowni państwo, kończy się to sytuacjami, w których cała odpowiedzialność i tak spada na wykonawców. W tego typu sytuacjach – w ocenie PKP PLK – wykluczona jest możliwość wcześniejszego przeprowadzenia badań geologicznych i geotechnicznych w pełnym zakresie przez zamawiającego. Wykonawcy mogą bazować wyłącznie na dostarczonej dokumentacji.

Po czwarte, w kontekście informacji o utworzeniu dokumentacji przetargowej istotny jest również fakt, że studia wykonalności dla poszczególnych przedsięwzięć wykonywane są przez firmy wyłonione w oddzielnych postępowaniach przetargowych. Nie ma natomiast sprecyzowanych danych o tym, jakie to są firmy, ile jest ich łącznie i czy kiedykolwiek zgłaszane były jakiekolwiek zastrzeżenia względem dostarczanej przez te firmy dokumentacji przetargowej.

Ponadto konsekwencją powyższego, szanowna Komisjo, jest fakt, iż były przetargi, w których wykonawcy potrafili składać zwycięskie oferty stanowiące 40% wyceny dokonanej przez PKP PLK, w innym przypadku – tutaj zwrócę na to uwagę – 160% wyceny, a także niższe np. o 114 mln zł w stosunku do szacunkowych wartości przygotowanych przez PKP PLK S.A.

Ponadto brak jest limitów kar umownych nakładanych na wykonawców. Ich naliczanie z powodu braku umiejętności zarządzania projektami doprowadzić może (powtarzam

po raz czwarty) do powtórki sytuacji z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz wykonawcami autostrad. Jak wynika z odpowiedzi na interpelację, wyłącznie w październiku i listopadzie br. spółka PKP PLK naliczyła 67 kar umownych na łączną kwotę blisko 25 mln zł. Zwracam uwagę na to, że nie ma również przewidzianych możliwości odstąpienia od umowy przez wykonawców w przypadku, gdy spółka PKP PLK z takiej umowy się nie wywiązuje. I wreszcie, spółka PKP PLK wprowadza również zapisy nakładające obowiązek zapłaty podwykonawcom należności, które nie są jeszcze wymagane, co grozi upadkiem głównych wykonawców.

Warto jeszcze zwrócić uwagę na fakt, iż – niezależnie od wymienionych nieprawidłowości – Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju nie poczuwa się do odpowiedzialności za PKP PLK i zaistniałą sytuację. W moim przekonaniu to jest dosyć kuriozalna sytuacja. W jednej z odpowiedzi na interpelację wskazuje np., że – tutaj zacytuję – „udział w generowaniu opóźnień wpływających na regularność kursowania pociągów mają wydarzenia tak zależne, jak i niezależne od PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., m. in. lokowanie dużej ilości podróżnych, późne zgłoszenie gotowości do odjazdu przez przewoźnika, wydłużony czas przejazdu pociągów, skomunikowanie na polecenie przewoźnika z opóźnionymi innymi pociągami, interwencje pogotowia, wypadki z osobami postronnymi, awarie pociągów, uszkodzenia sieci trakcyjnej, usterki urządzeń sterowania ruchem kolejowym”. Tyle w interpelacji.

Wydaje się, szanowna Komisjo, iż oznacza to, że jest to próba – w moim przekonaniu – przerzucenia odpowiedzialności na inne podmioty, w tym podmioty zależne od ministerstwa, podmioty z grupy PKP S.A. Przerzucanie odpowiedzialności jest też istotne z tego powodu, iż w ramach modernizacji infrastruktury kolejowej panuje – no, niestety, muszę to stwierdzić – całkowita bezkarność firm powiązanych kapitałowo w grupie PKP S.A., szczególnie w zakresie totalnej uznaniowości działań, braku logistyki dostawców czy też problemów z dostępnością niezbędnych materiałów, o czym wcześniej wspominałem.

Podsumowując, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, w moim przekonaniu przedstawione argumenty, niestety, pokazują jasno, że przez dwa lata od publikacji raportu NIK przedstawione w nim problemy oraz sugerowane rozwiązania nie zostały wdrożone. W PKP PLK, a także w ramach nadzorującego tę spółkę ministerstwa, panuje chaos organizacyjny i prawny, który sprawia, że większość kwestii a także praktycznie cała odpowiedzialność, przerzucana jest na wykonawców. Biorąc pod uwagę wskazane ryzyka, w tym ryzyka upadłości, kwotę środków przeznaczanych na modernizację infrastruktury kolejowej, doświadczenia z budowy autostrad oraz brak wdrażania jakichkolwiek programów naprawczych czy zaleceń niezależnych instytucji, przeprowadzenie wskazanego posiedzenia jest niezbędne i konieczne.

Dlatego pozwoliłem sobie na zwołanie posiedzenia Komisji. Tak jak powiedziałem, mam jeszcze kilka pytań, ale to po odpowiedzi pana ministra.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję..

Bardzo proszę, panie ministrze

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pan poseł oskarżył tutaj MIiR i PKP PLK o to, że panuje w nich chaos. Chciałbym się odnieść do wypowiedzi pana posła, która w moim przekonaniu była dużo bardziej chaotyczna, nieuporządkowana i wewnętrznie sprzeczna. Z jednej strony pan poseł mówi o wielkich nieprawidłowościach, z drugiej mówi, że z roku na rok realizujemy coraz większe wydatki, tak? Nie uważam tego za nieprawidłowość, że procesy inwestycyjne z roku na rok idą coraz lepiej.

Pan poseł w całości swojej wypowiedzi posługuje się raportem NIK, który dotyczył zagadnień sprzed kilku lat, oskarżając nas o to, że nie wyciągnęliśmy z niego wniosków. Chciałbym zauważyć, że z roku na rok liczba i wartość realizowanych inwestycji rośnie. Było 5 mld zł, w zeszłym roku 3 mld, w tym roku będzie 7 mld, w przyszłym 9 mld, tak? No, nie można więc powiedzieć, bo jest to wewnętrznie logicznie niespójne, że nic się nie poprawia, że nie wyciągamy wniosków, jeżeli liczby – przy odrobinie wysiłku, żeby

się z nimi zapoznać i dokonać prawidłowego wnioskowania – pokazują, że jednak jakiś postęp się dokonuje.

Nie ma żadnych opóźnień w płatności dla wykonawców. Taki problem nie istnieje, więc porównywanie akurat inwestycji PKP PLK do inwestycji GDDKiA sprzed kilku lat mija się zupełnie z celem, tak? Może to efektownie wygląda w takich właśnie przemówieniach, natomiast jest merytorycznie niepoprawne i zupełnie nieuzasadnione. Obecnie w sądzie pomiędzy PKP PLK a wykonawcami są rozstrzygane roszczenia o wartości 200 mln zł. Jeżeli weźmiemy ostatnich kilka lat (powiedzmy, że cztery lata, bo mniej więcej tego okresu one dotyczą) to w tym czasie zostały zrealizowane inwestycje za ponad 20 mld zł, więc to jest niecały 1%. Moim zdaniem, mówienie o masowości spraw sądowych i roszczeń pomiędzy wykonawcami a PKP PLK jest więc mocno przesadzone. W tych 200 mln zł nikt jeszcze nie przesądza o tym, kto miał rację, tak? Bo to nie jest tak, że zawsze jest winna spółka PKP PLK czy GDDKiA a rację ma wykonawca. Gdy przeanalizujemy wyniki postępowań sądowych to wychodzi na to, że GDDKiA w osiemdziesięciu procentach wygrywa te procesy. Mniej więcej taka jest proporcja, więc wykonawcy – powiedziałbym – też nie do końca zawsze mają rację.

Pan poseł był łaskawy zamieścić taki passus, oskarżając PKP PLK o brak dostępności materiałów budowlanych. Myślę, że to przez pomyłkę znalazło się w tym tekście. Wiemy przecież, że ani PKP PLK, ani ministerstwo materiałów budowlanych nie produkują – ani szyn, ani rozjazdów kolejowych, ani podkładów. Mówienie więc o tym, że jest to wina PKP PLK, wydaje mi się lekkim chyba przejęzyczeniem.

Duża część wystąpienia pana posła była poświęcona jakości dokumentacji przetargowej, jakości badań i jakości prac przygotowawczych, które są wykonywane w PKP PLK. Chciałem tu panu posłowi powiedzieć, że w stosunku do raportu NIK, który opisuje sytuację sprzed kilku lat, bardzo dużo się zmieniło. Tutaj może szczegóły zreferuje pan prezes Paszkiewicz.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Remigiusz Paszkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, ponieważ do ogólnych tez przedstawionych przez pana posła wnioskodawcę trudno jest odnosić się w sposób bardzo szczegółowy – sprowadziłoby się do tego, że udowadnialibyśmy czy też stawiali tezy przeciwne, szczegółowe w stosunku do ogólnie zarysowanych problemów – powiem tylko, że w zakresie nadzoru czy zarządzania całym programem inwestycyjnym (bo na tym – jak rozumiem – koncentrujemy się dzisiaj) zmieniło się bardzo dużo w ciągu ostatnich już prawie trzech lat.

Przede wszystkim zmieniło się to, że bardzo szczegółowym nadzorem został objęty cały proces inwestycyjny. Pan poseł mówił o jakichś brakach w dokumentacji czy problemach w postępowaniach przetargowych. Myślę, że to też zostało wyeliminowane już gdzieś na początku 2013 r., kiedy zaczęliśmy wprowadzać nowe standardy, jeśli chodzi o postępowania przetargowe.

Cofając się jednak do tego, co opisała NIK (bo przypomnę, że ostatni rok, który raport obejmował, to był bodajże rok 2011) – izba nie wskazywała na to, że występują jakieś niezgodności z przepisami prawa czy że dokumentacja była przygotowywana z naruszeniem jakiegoś standardu, normy budowlanej lub normy technicznej. Generalnie odnosiła się do wątpliwości rozstrzyganych często w drodze rozpatrywania roszczeń wykonawców, jeśli chodzi o zakresy w projektach wykonawczych a pierwotny program funkcjonalno-użytkowy dla danej inwestycji czy dla danego kontraktu. Otóż, proszę państwa, NIK przy ostatnim badaniu jednego z dużych projektów inwestycyjnych badała również sprawę przygotowania dokumentacji przetargowej. Akurat w tym przypadku były to lata właśnie 2009-2010. Napisała wprost, że wszystko zostało przygotowane zgodnie ze sztuką w sensie prawidłowości natury prawnej i formalnej, zgodnie ze wszystkimi normami, zaznaczając, że istniały wówczas np. lepsze metody prowadzenia badań geologicznych, które mogły służyć lepszemu przygotowaniu dokumentacji przedprojektowej, natomiast nie wskazywała na żadne nieprawidłowości.

Otóż, przypomnę państwu, że przygotowywanie dokumentacji projektowej dla danego projektu nie jest w dużej części – inaczej niż dokumentacja wykonawcza i prace budowlane – refundowane z Unii Europejskiej. Jak się weźmie pod uwagę sytuację finansową Polskich Linii Kolejowych z lat 2008-2009, robiono to wszystko zgodnie z prawem, nie mając możliwości sfinansowania np. wybudowania drogi dojazdowej przez las dla urządzeń do badań geologicznych, bo są to już, niestety, bardzo duże koszty. Zostawiano to wykonawcom w ramach programu funkcjonalno-użytkowego i SIWZ. Wykonawcy mogli sobie w projektach „Projektuj i buduj" czy w ramach zadań czysto projektowych wycenić i doszacować jasno wskazane w SIWZ badania geologiczne, bo to jest największa część kwestii spornych, które dotyczą podtorza, ale już nie chcę wchodzić w tej chwili w szczegóły. Z jednej strony mamy zgodność z przepisami i normami budowlanymi oraz pozostawienie do wyceny wykonawcom i dokumentacji projektowej, i projektów „Projektuj i buduj", czyli żółtej książki Międzynarodowej Federacji Inżynierów Konsultantów (FIDIC), jeśli chodzi o kwestię przeprowadzenia tych badań.

Tu na sekundę odniosę się jeszcze do jednej kwestii, którą pan poseł poruszył, bo ona była troszkę bardziej szczegółowa niż ogólna.

Otóż, szanowni państwo, jeśli chodzi o ceny ofertowe czy też kryteria – oczywiście, w postępowaniach przetargowych nie jest tak, że kładziemy na stole projekt i mówimy: „Proszę go wykonać. Niech każdy się zgłosi, za ile chce go wykonać". Żeby spełnić wymagania przetargowe, lider konsorcjum, całe konsorcjum czy wykonawca po prostu musi wykazać się różnego typu – jak to nazywam – rekomendacjami i doświadczeniem. Tylko oferty takich firm, które te warunki spełniają, Polskie Linie Kolejowe mogą uznać za formalnie zgodne z SIWZ.

Otóż polskie prawo zamówień publicznych dopuszcza stuprocentowe podwykonawstwo, jeśli wykonawca lub lider konsorcjum jest w stanie wykazać, że ma zdolność finansową do zapewnienia realizacji wszystkich umów podwykonawczych, *ergo* umowy głównej z zamawiającym. W związku z tym, rzeczywiście, mamy do czynienia (w nielicznych przypadkach, ale takie się również zdarzają i myślę, że będą się zdarzać dopóki nie zmienią się przepisy) z takimi sytuacji, że liderami konsorcjów albo głównymi wykonawcami będą firmy niemające własnych zasobów wykonawczych. Doświadczenia z tymi firmami są słabsze czy gorsze niż z firmami, które mają doświadczenie i własne zasoby wykonawcze, natomiast podejmowane przez nas próby wykluczenia z przetargów tego typu ofert zostały, niestety, odrzucone przez Krajową Izbę Odwoławczą czy też w kontroli *ex ante* przez Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych, ponieważ prawo zamówień publicznych dopuszcza w tego typu postępowaniach przetargowych stuprocentowe podwykonawstwo. Nie będę odnosił się do poszczególnych projektów, bo nie chcę tutaj narazić się na zarzuty ze strony poszczególnych wykonawców, nie chcę się posługiwać nazwami – są takie przypadki.

Jest jeszcze jeden wątek w tej sprawie. Otóż, proszę państwa, w latach 2009-2010 i jeszcze do początku 2011 r. w niektórych przypadkach przetargi wygrywały oferty na poziomie nawet poniżej 40%, co szczególnie dotyczyło prac projektowych i dokumentacji budowlanej oraz mniej więcej 40-50% kosztorysu PKP PLK, jeśli chodzi o duże projekty dla „Projektuj i buduj". Pamiętam przynajmniej dwa przypadki (w dużych projektach) prób odrzucenia ofert z najniższą wyceną na podstawie tzw. kryterium (jak to się nazywa?) – rażąco niskiej ceny. Przepraszam, uciekło mi słowo: rażąco niska cena. W każdym z tych przypadków w postępowaniu przed KIO izba podtrzymywała zastrzeżenia wykonawców, czyli wskazywała tę ofertę, którą odrzuciliśmy, jako ofertę najlepszą w danym postępowaniu.

Mało tego, jeśli chodzi o różnego typu przedłużanie działań to trzeba wskazać na jeszcze jedną rzecz. Mamy takie orzeczenia KIO (której absolutnie nie winię, bo to są ludzie, którzy zajmują się rozpatrywaniem tego pod względem zgodności z prawem zamówień publicznych, więc jeżeli KIO coś mówi to zawsze na bazie orzecznictwa i samej ustawy – Prawo zamówień publicznych) – otóż, mieliśmy przypadki, kiedy wykonawcy skarżyli do KIO niektóre elementy SIWZ, przedstawiane przez Polskie Linie Kolejowe. Skarżyli m.in. termin realizacji inwestycji, mówiąc, że w takim terminie nikt nie jest w stanie wykonać danego zadania, danego projektu. Izba nakazywała PKP PLK poprawę

SIWZ i wydłużenie tych terminów. Należy więc wziąć też pod uwagę to, że kosztorysy do SIWZ – biorące pod uwagę założony harmonogram – mogą spotkać się ze złym odzewem i negatywną reakcją wykonawców, którzy obawiają się, że na koniec dnia nie będą w stanie za wystarczająco niską kwotę złożyć oferty, która będzie po prostu konkurencyjna w stosunku do pozostałych.

Nie chcę wchodzić w szczegóły, bo też tutaj kilkakrotnie już mówiliśmy o tym, jakie są przyczyny opóźnień. Powiem tylko o przypadkach, w których – nie zgadzając się z roszczeniami wykonawców i wyznaczając czy naliczając odpowiednie kary umowne – nie doprowadzaliśmy sprawy do sądów w sensie twardego stanowiska. Korzystamy z narzędzi prawnych, które pewne kwestie pozwalają kompensować, oczywiście, zgodnie z przepisami i tym narzędziem też się posługujemy, choć – jak mówię – nie są to przypadki powszechne, dlatego że roszczenia wykonawców (powiem szczerze) są niezwykle częste i w dużej części nieuzasadnione.

To może tyle w tej sprawie z mojej strony.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Otwieram dyskusję, proszę o zgłaszanie się do zabierania głosu.

Bardzo proszę, pan poseł Maciej Banaszak.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowna Komisjo, panie ministrze, cieszy mnie, że mamy kraj mlekiem i miodem płynący, że wszystkie inwestycje idą w dobrym kierunku. Tylko dlaczego jest tak, że generalnie wykonawcy coraz częściej odstępują od wykonywanych umów, bo to jest zastanawiające, skoro jest tak cudownie?

Drugie pytanie dotyczy kar umownych, bo jest to dla mnie niepokojące, mam dane za październik i listopad – nałożono je na kwotę aż 25 mln zł.

Dodatkowo chciałbym się też dowiedzieć, dlaczego spółka PKP PLK powiela błędy popełnione przez GDDKiA, mówiąc najprościej, w ramach prowadzonych przetargów i ich późniejszej realizacji. Jako podstawowy przykład chciałbym tu podać fakt stosowania w przetargach wyłącznie kryterium najniższej ceny.

Ponadto spytam, czy prawdą jest, że nawet Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju wielokrotnie, na przestrzeni ostatnich, lat zwracało uwagę na słabe przygotowanie merytoryczne po stronie PKP PLK w obliczu największych w polskiej historii inwestycji w infrastrukturę kolejową?

Takie stwierdzenie znaleźć można w jednej z odpowiedzi na interpelację, bo naprawdę opieram się na tym, co państwo mi odpisują (i nie tylko mnie). Jeżeli jest to prawda, to spytam, ile razy państwo jako ministerstwo zwracali taką uwagę i jakie były konsekwencje tego typu działań?

To chyba na tyle, dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana posła Andrzeja Adamczyka. Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, z dużym zainteresowaniem odebrałem informację strony rządowej na temat zaawansowania i zasad prowadzenia inwestycji kolejowych w obszarze głównych linii kolejowych w Polsce. Tak sobie pomyślałem, że gdyby tak było, jak panowie mówią, jak mówi pan prezes Paszkiewicz, to dzisiaj nie mielibyśmy do czynienia z taką oto sytuacją, że Pendolino na głównych odcinkach jedzie czasami jednym torem. Nie mielibyśmy takiej oto sytuacji, że nie może rozwinąć optymalnej prędkości na ponad 80% szlaków. Dzisiaj mielibyśmy zamknięte te inwestycje kolejowe, które powinny być już zrealizowane a termin ich oddania upływał w ubiegłym roku czy powinien upłynąć najpóźniej w tym roku. Mówimy o procesie

inwestycyjnym, który został rozpoczęty w 2013 r. Mówimy o inwestycjach kolejowych, których początki sięgają 2009 r. Mówimy o inwestycjach kolejowych, które miały być właściwie przygotowane i zaplanowane, dla których mieli zostać wyłonieni wykonawcy. Co najważniejsze, te inwestycje kolejowe powinny być finansowane w większości ze środków UE, bo – jak by na to nie patrzeć – wsparcie środkami UE głównych inwestycji wahało się w granicach około 80%.

Dlatego też, panie ministrze, pozwolę sobie odnieść się do konkretnego przykładu, konkretnej inwestycji, o której rozmawialiśmy już na posiedzeniach sejmowej komisji a dzisiaj jest okazja, żeby pokazać szczegółowo, na czym polega ten problem, dlaczego inwestycje kolejowe się tak bardzo ślimaczą, dlaczego przepadają bezpowrotnie możliwości dofinansowania tych inwestycji ze środków UE, dlaczego marnowane są setki milionów, jak nie miliardy złotych. Marnowane, bo jeżeli niewykorzystane, to zostają w Brukseli. One nie są rolowane. Jak nie zostaną rozliczone do końca 2015 r. to ich, po prostu, nie będzie. O tym wiemy i to jest poza wszelką dyskusją. Dlatego można tutaj mówić o absolutnym marnotrawstwie środków finansowych, bo te inwestycje kolejowe będą musiały zostać zrealizowane z budżetu państwa, czyli z naszych – wszystkich podatników – pieniędzy.

Otóż takim przykładem jest modernizacja szlaku kolejowego E30 na odcinku...

Tak, panie prezesie, to jest kliniczny przykład.

Na tym przykładzie wykażę państwu, że nie jest tak, jak pan dzisiaj mówił, że pan przekazuje posłom informacje o zupełnie innej rzeczywistości. Oto szlak kolejowy E30 między Katowicami a Krakowem, objęty projektem przebudowy w 2010 r. czy na przełomie 2009 i 2010 r. (już pamięcią nie sięgam) liczy 77 km, Tyle kilometrów jest objętych projektem przebudowy. Podzielony został na cztery odcinki. Termin ukończenia tej inwestycji to 2014 r. Dokładnie 23 albo 24 kwietnia 2014 r.

Jaką mamy sytuację na dzień dzisiejszy? Jaką mamy sytuację po drodze? Otóż dyrekcja w zakresie przygotowania tej inwestycji pracuje prężnie przez lata – w 2010 r., w 2011 r. W roku 2010 trwają uzgodnienia z samorządami lokalnymi. Wydaje się, że wszystko idzie w jak najlepszym kierunku. A czego ma dotyczyć ta przebudowa? Dotyczyć ma jednego z głównych szlaków kolejowych, na którym dzisiaj pociąg osobowy między Krakowem a Katowicami jedzie w czasie 2 godzin i 27 minut. Proszę państwa, autobus pokonuje tę odległość w przeciągu godziny! Ten pociąg jedzie tak długo ze względu na fatalny stan szlaku kolejowego. Gruntowna przebudowa tego oto szlaku kolejowego miała pochłonąć kwotę 1.388.000.000 zł – 85% tej kwoty to środki UE, czyli 1.180.000.000 zł.

Jaki mamy stan? Już nie będę mówił o szczegółach, ale przytoczę odpowiedź Ministra Infrastruktury i Rozwoju na moje zapytanie poselskie z grudnia ubiegłego roku. Zapewniam państwa, że niewiele się przez ten rok od grudnia 2013 r. na tym szlaku zmieniło. Zacytuję tylko fragment odpowiedzi dotyczący kolejnych etapów czy stanu realizacji modernizacji na czterech odcinkach. Odcinek pierwszy: Sosnowiec Jęzor–Jaworzno Szczakowa – „Termin zakończenia robót według umowy to dzień 30 marca 2014 r., natomiast szacowany przez PKP PLK S.A. termin zakończenia prac to III kwartał 2016 r. Zaawansowanie finansowe na przedmiotowym kontrakcie wynosi (...) 9%."

Od razu uprzedzam, że to jest najlepszy efekt – na tym właśnie odcinku, bo oto mamy kolejny odcinek. „Termin zakończenia robót według umowy to dzień 21 kwietnia 2014 r." Termin zakończenia szacowany przez PKP PLK S.A. to IV kwartał 2016 r. „Zaawansowanie finansowe na kontrakcie nr 2 wynosi (...) 1,5%."

Trzeci odcinek. „Termin zakończenia prac w części projektowej według umowy to dzień 24 maja 2014 r." Termin zakończenia prac to czerwiec 2014 r. Zaawansowanie finansowe to 77%, ale tylko w części projektowej.

No, i w końcu kolejny odcinek. Termin zakończenia robót –17 kwietnia 2014 r., termin szacowany przez PKP PLK S.A. – IV kwartał 2016 r. „Zaawansowanie finansowe na przedmiotowym kontrakcie wynosi ok. 2,5%."

Proszę państwa, mamy do czynienia z historią skandaliczną. Mamy do czynienia z kontraktem, na który przypada około 1 mld zł. Jeszcze wiosną tego roku deklarowano nam, że około 350 mln zł z funduszy europejskich zostanie wykorzystanych przy realizacji tej inwestycji. Zadawałem sobie często pytanie, w jaki sposób, bo przecież inwestycja

powinna być zakończona, zamknięta, dopiero wówczas może nastąpić rozliczenie m.in. środków europejskich. Myślę jednak, że o tym w odpowiedzi dodatkowej poinformuje nas pan minister, jak to się stanie.

Dlaczego ta inwestycja jest przykładem skandalicznego podejścia do tego typu przedsięwzięć? Proszę państwa, m.in. dlatego, że ten szlak kolejowy łączy dwie aglomeracje – śląską, liczącą 3,5 mln mieszkańców i krakowską, liczącą 1,5 mln mieszkańców. Na drogowych liniach komunikacyjnych funkcjonują linie autobusowe. Czas przejazdu autobusem to 1 godzina i 5 minut, tak? Pan minister Jerzy Polaczek korzystał ostatnio z przejazdu i informował, jak to w rzeczywistości wygląda. Na pewno straciło państwo polskie część środków unijnych. Dużą, lwią część środków unijnych.

Beneficjentem tego ślimaczącego się remontu jest na pewno autostrada małopolska, na którą przelewa się cały strumień pojazdów, którymi przemieszczają się osoby komunikujące się z Krakowem czy też z Katowicami. Dzisiaj GDDKiA zastanawia się i czyni wysiłki, ażeby modernizować drogi krajowe alternatywne do autostrady A4, m.in. drogi nr 94, 44 i 79. To są trzy alternatywne drogi krajowe. Generalna dyrekcja czyni tam nakłady, żeby zmniejszyć stan niebezpieczeństwa na tych drogach. A stan przejezdności tych dróg jest fatalny. Zapewniam państwa o tym, sprawdzam to na co dzień. Mam nadzieję, że posłowie z Małopolski potwierdzą tutaj moje informacje.

Reasumując, panie ministrze, nie bez przyczyny pozwoliłem sobie 5 maja br. wysłać list do pani minister Elżbiety Bieńkowskiej z prośbą o doprowadzenie do odwołania prezesa PKP PLK S.A. pana Remigiusza Paszkiewicza. Uzasadnienie do tego pisma to właśnie przykład realizacji tejże inwestycji kolejowej.

Żeby sprawa była jasna – nie mam żadnych innych, jakichś negatywnych relacji z panem prezesem Paszkiewiczem.

Panie prezesie, tylko i wyłącznie to, co dzieje się w PKP PLK było i jest powodem. Uważam, że w dalszym ciągu ten wniosek w stosunku do prezesa PKP PLK jest aktualny tylko i wyłącznie dlatego, że inwestycje kolejowe realizowane przez PKP PLK to jest jedno wielkie nieszczęście. Jestem przekonany, że zmiana kierownictwa PKP PLK jest w stanie doprowadzić do tego, że inwestycje te ruszą, przepraszam za wyrażenie – z kopyta.

Proszę państwa, minęły cztery lata. Mamy problem z przebudową odcinka. To chyba 59 km kwalifikowanych do modernizacji. Praktycznie rzecz biorąc, nic się na tym odcinku nie zmieniło. Kolejny raz przypomnę, że magistralę węglową między Górnym Śląskiem a Gdynią budowano od 1927 r. i mimo wielkiego kryzysu w 1928 r. ukończono ją w 1933 r. Panie prezesie, gdyby pod obecnym zarządem PKP PLK budowano magistralę węglową od 1926 czy 1927 r., stawiam dolary do orzechów, że ona do dzisiaj nie byłaby ukończona. Ona by do dzisiaj nie była ukończona. Wówczas z tą inwestycją sobie poradzono.

To wcale nie znaczy, że winni są wykonawcy robót. To wcale nie znaczy, że temu stanowi rzeczy winne jest otoczenie zewnętrzne – winne jest otoczenie wewnętrzne, panie ministrze, bo Polacy potrafią realizować inwestycje kolejowe i drogowe. Polacy potrafią to robić. To akurat nie jest cała gama nieszczęść, która spadła wam na głowę i na plecy – tego ciężaru, którego nie potraficie unieść, bo wszyscy dookoła są nieudolni. Może to jest jak w życiu – jeżeli jeden jest winien, drugi jest winien, trzeci jest winien to może, faktycznie, ja jestem winien a to otoczenie zewnętrzne jest normalne.

Panie ministrze, jestem przekonany, że „radosna twórczość" (w cudzysłowie) osób zarządzających koleją nie zna granic. Jestem przekonany, że pan minister nie jest do końca informowany o zjawiskach, które mają miejsce na polskiej kolei, że nie jest pan informowany o tym, co dzieje się w PKP PLK, ale nie tylko.

Tutaj skorzystam z okazji i podam przykład tego, co zdarzyło się w Krzeszowicach pod Krakowem. Otóż za kwotę prawie 6 mln zł zmodernizowano dworzec kolejowy. Zrealizowano duży parking dla samochodów, aby w systemie *park & ride*, który realizowany jest wzdłuż linii E30... O tym mówił wielokrotnie marszałek małopolski Marek Sowa i o tym mówili politycy wszelkich stronnictw politycznych w Małopolsce. Na tym parkingu do niedawna, do listopada, parkowało kilkaset samochodów (czterysta-pięćset), bo to są miejscowości, z których ludzie dojeżdżają do pracy do Krakowa. To są sypialnie

Krakowa, odległe jakieś 20 km od Krakowa. Panie ministrze, i wie pan, co zrobiono? Ta radosna twórczość nie ma granic. Wynajęto firmę, która... Przepraszam, ogłoszono przetarg. Zarząd parkingu przejęła firma, która oceniła, że za jedną godzinę parkowania należy zapłacić 1 zł. Te wszystkie samochody zostały w domu albo parkują gdzieś poza tym parkingiem, bo koszt miesięczny utrzymania samochodu sięga 300 zł. Ludzie zrezygnowali więc z korzystania z tego parkingu. Oczywiście, przenieśli się do busów, do autobusów. Nie korzystają z pociągu, jeszcze raz powtarzam.

Panie ministrze, ponownie przekażę panu kopię tego pisma, które 5 maja br. przekazałem pani minister Bieńkowskiej. Myślę, że to będzie konkluzja mojego wystąpienia.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, myślę, że gdyby tak we wszystko uwierzyć, co panowie nam mówią to, rzeczywiście, nie byłoby problemu. No, ale to są po prostu rzeczy niewiarygodne – to, co panowie przedstawiają. Jeżeli nie ma żadnych problemów (bo w zasadzie panowie powiedzieli, że nie ma żadnych problemów – no, może coś tam gdzieś ewentualnie) to skąd tyle problemów? Takie retoryczne pytanie na początek. Wszystko zgodnie idzie, tak?

W związku z tym troszeczkę bardziej konkretnie. Czy są panom znane przypadki odstępowania przez generalnych wykonawców od umów z firmą PKP PLK? Ile jest takich przypadków? Z jakich powodów generalni wykonawcy odstępują od umów? Bardzo bym prosił o odpowiedź na te pytania.

Wydaje mi się, że to jest trochę tak, że panowie działają na zasadzie: „Płacę i wymagam. Prawdę mówiąc, nic innego mnie nie obchodzi". Rzecz w tym, żeby obłożyć się stosownymi papierami, jak to się mówi, „zdziałać coś" (w cudzysłowie) zgodnie z prawem i wszystko dobrze. Natomiast to, jakie są skutki, jakie są efekty, to już nie jest takie do końca ważne. Wydaje mi się, że przy planowaniu tak wielkich inwestycji zawsze jest jedna zasada. Za wykonanie inwestycji odpowiada inwestor, bo to jest też elementarna zasada, która obowiązuje w każdym budownictwie i przy wykonywaniu każdych zadań. Inwestor odpowiada za wykonanie zadania, zresztą zgodnie z prawem budowlanym i nie tylko z tym prawem. Jeżeli są jakieś problemy to wydawałoby się, że przynajmniej odrobina krytycyzmu jest potrzebna, żeby nawet nie brnąć w błędy, nie żyć dalej w błędzie, nie powodować jeszcze większych problemów i szkód itd.

No, jeżeli takiej refleksji nie ma to, rzeczywiście, trudno będzie nawet i dalszą dyskusję prowadzić, bo czasami można odnieść wrażenie, że tutaj żadnej refleksji po prostu nie będzie.

Sformułuję jeszcze na koniec wniosek, bo chciałbym jednak, żebyśmy gdzieś na miejscu się temu przyjrzeli, może w jakimś miejscu, gdzie wykonawca zszedł z placu budowy? Może cała Komisja by się tam przejechała? Tam, na miejscu byśmy porozmawiali z panami i z wykonawcami, dlaczego do takich sytuacji ciągle dochodzi. Wydaje mi się, że to byłby dobry test, żeby sprawdzić przede wszystkim wiarygodność tego, co panowie mówią. Wiarygodność tego, o czym panowie mówią.

To w zasadzie tyle może na początek, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, suplement – w dwóch zdaniach.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dwa zdania, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

W przypadku ostatniego z tych odcinków, którego termin oddania do użytkowania po modernizacji minął w kwietniu br., wojewoda małopolski poinformował o wszczęciu postępowania środowiskowego w okolicach września tego roku – po prostu dokumentacja się zdezaktualizowała.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę pana posła Kazimierza Smolińskiego.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Panie ministrze, Wysoka Komisjo, mam pytanie do pana prezesa Paszkiewicza. Pan prezes stwierdził w jednym z ostatnich wywiadów, że jesteśmy w okresie, że tak powiem – największego w historii polskiej kolei programu inwestycyjnego. No, jednak mamy i to, co zaprezentowała niedawno sama spółka PKP PLK, gdzie pani Józefa Majerczak, członek zarządu PKP PLK, stwierdziła, że w latach 1986-1990 wymieniono około 8700 km torów a w latach 2011-2015 wymieniono zaledwie 5246. To jest 60% tego, co wówczas, w kryzysie tego schyłku komuny było realizowane, więc już na tym tle to nie jest wcale taki rewelacyjny wynik. A jeszcze z takimi problemami, o których branża i społeczeństwo mówią, choć może nie słychać tego z waszych ust.

Mam pytanie związane ze strukturą organizacyjną spółki (państwo zrezygnowali z tej struktury, którą rząd prezesa Jarosława Kaczyńskiego realizował) – były regiony, wprowadziliście Centrum Realizacji Inwestycji na szczeblu centrali. Z tego, co wiem, w tym roku to centrum znowu zostało podzielone na sześć regionów, tak? Chciałbym się zapytać, jakie są koszty związane z tą reorganizacją. Najpierw likwidacja tych regionów, potem tworzenie w centrali Centrum Realizacji Inwestycji i teraz znowu podzielenie tego na kolejne sześć regionów. Na dole znowu ma być lepiej, ale z tego, co wcześniej koledzy mówili, wcale nie wynika, że tak jest. Jakie więc były koszty tych zmian organizacyjnych?

Drugie pytanie związane jest z zagrożeniem realizacji inwestycji, które powinny być zgodnie z unijnymi wymogami zrealizowane do końca 2015 r. Czy jest zagrożenie, że wszystkie inwestycje nie zostaną zrealizowane? Jakie mogą być konsekwencje finansowe niezrealizowania tych inwestycji? Unia ewidentnie w przypadku ich niezrealizowania będzie obcinała swoje środki.

Konkretnie wiem, że na trasie Kraków–Rzeszów jest zagrożenie dla realizacji tej inwestycji, tam nawet grozi zwrot 136 mln zł. Czy można temu zaprzeczyć lub potwierdzić to zagrożenie?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana posła Jerzego Polaczka.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panowie prezesi, kilka uwag do tego nadzwyczajnego posiedzenia Komisji. Myślę, że rzeczy praktyczne nadają tej dyskusji wymiar – mam nadzieję – przynoszący wnioski, przede wszystkim dla pracy i zarządzania projektami w PKP PLK. Nawiązując do tematyki dzisiejszego posiedzenia, zwróciłbym na początku uwagę na kilka kwestii elementarnych.

Pierwsza kwestia, która stawia pytanie otwarte o tempo realizacji projektów i różnego rodzaju pojawiające się problemy to jest fluktuacja na poziomie zarządu PKP PLK w ostatnich latach, jeśli chodzi o osoby odpowiedzialne za realizację inwestycji. W wypadku członków zarządu do spraw inwestycji tych zmian w ciągu ostatnich pięciu lat naliczyłem chyba pięć, więc jest to dla aktualnego pana prezesa również pewnego rodzaju odpowiedź.

Po drugie, jeśli się nie mylę, w ciągu ostatnich pięciu lat było sześć albo siedem zmian na poziomie tego pionu inwestycyjnego, jakim jest Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK. Nie wiem, czy się teraz nie mylę, ale mamy chyba nawet sytuację taką, w której

nowa perspektywa unijna na lata 2014-2020 nie ma na poziomie zarządu odpowiednika w postaci osoby przygotowującej te nowe projekty. To nie jest może temat na dzisiaj, wobec tego tylko sygnalizuję.

Myślę, że najbardziej konkretną ilustracją, porównującą to zarządzanie przez cele i osiągane efekty, jest projekt taborowy, który wszedł już w fazę eksploatacji. Mówię tutaj o projekcie Pendolino czy składów zespolonych. Tak się składa, że na dzisiejsze posiedzenie wydrukowałem sobie z jednego z portali wspólny list PKP PLK i PKP Intercity do resortu transportu z 2010 r. Można powiedzieć, że chyba najbardziej oddaje on dzisiaj istotę tej dyskusji. To jest wspólne wystąpienie zarządów PKP PLK i PKP Intercity w zakresie skorelowania harmonogramów inwestycji PKP PLK z tym projektem taborowym do 2014 r.

Kilka cytatów. „Zakres modernizacji linii E65 jest wypadkową pomiędzy wieloma uwarunkowaniami, w tym ograniczonymi możliwościami finansowania tego przedsięwzięcia a zakładanymi efektami jego realizacji. Ostatecznie celem prowadzonych przez PKP PLK inwestycji modernizacyjnych jest umożliwienie przewoźnikom osiągnięcia opisanych we wspólnym liście optymalnych czasów przejazdu”, np. Warszawa-Gdańsk – 150 minut. Powiedziałbym, że to jest zakładany cel, niezależnie od tego, czy będzie tam tabor z wychylnym pudłem czy bez, poruszający się z prędkością 200 km/h. To był pierwszy cytat.

Drugi cytat dotyczy Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK), „na której obecnie trwają zakrojone na szeroką skalę rzeczową i czasową prace modernizacyjne. W ich wyniku stanie się możliwe w 2012 r. osiągnięcie na części jej długości prędkości eksploatacyjnej 200 km/h, natomiast od 2014 r. linia ta będzie przystosowana do osiągnięcia tej prędkości już na 75% jej długości”. Koniec cytatu.

I kolejny, ostatni cytat. Planuje się, że „północna część linii E65”, czyli Warszawa–Gdynia, „pomimo znacznie trudniejszych warunków terenowych, będzie również posiadała prędkości eksploatacyjne do 200 km/h na wybranych odcinkach” – „pomimo niekorzystnej konfiguracji terenu na 43% długości linii”. Powiedziałbym, że to jest drugi cel, który miał być osiągnięty przy okazji realizacji projektu modernizacji tego kluczowego korytarza europejskiego wraz z projektem taborowym.

Dodam do tego, iż w tym wspólnym liście były również zakładane dla ministra takie cele, jak wprowadzenie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS), którego budowa – cytuję – „trwa i zostanie zakończona w pierwszej połowie 2011 r.”. Mówię o linii E65. Z kolei do połowy 2014 r. planowano wyposażenie północnego odcinka w podsystem Europejskiego Systemu Sterowania Pociągiem (ETCS) poziom 2. „Tabor, który zamierza zakupić PKP Intercity, będzie wyposażony w system ERTMS, co umożliwi jego pełne wykorzystanie, zwiększając bezpieczeństwo ruchu kolejowego i przepustowość tego ciągu” itd.

Efekt jest taki, iż PKP Intercity, zakupując tabor za 1,6 mld zł, eksploatuje to od niedzieli, mając do dyspozycji kilkadziesiąt kilometrów – około 70 km CMK przystosowanej do rozwinięcia tej niekonwencjonalnej prędkości, czyli 200 km/h. Jeśli chodzi o odcinek Warszawa-Gdynia jest to zero. Nie mówię o tym, że żaden z zakładanych później w tym wystąpieniu celów, jakimi były – można powiedzieć – przedziały czasowe na odcinkach Warszawa-Gdynia, Warszawa-Kraków czy Warszawa-Katowice, nie został osiągnięty. Mamy po prostu sytuację taką, w której *de facto* dzięki państwa dotychczasowym pracom przywrócone zostały pierwotne parametry, które dotyczyły czasów przejazdów z okresu, kiedy CMK była modernizowana, czyli w drugiej połowie lat 80. a połączenia są porównywalne po prostu do czasów połączeń z pierwszej połowy lat 90.

W tym świetle starałbym się raczej rekomendować państwu podjęcie takich działań wewnątrz organizacji, które by przede wszystkim powodowały jedno: niezależnie od funkcji inżyniera kontraktu, który przecież jest przy każdym projekcie inwestycji realizowanym przez PKP PLK, uważam, że brakuje dodatkowego mechanizmu weryfikującego w postaci audytu projektów trudnych, które z różnych powodów natrafiły na dodatkowe – powiedziałbym – komplikacje. Nie ma po prostu do dzisiaj wyciągania wniosków systemowych na przyszłość.

Chciałbym tutaj zapytać pana prezesa na okoliczność tego posiedzenia, czy pan by nam przypomniał, jaka jest np. orientacyjna kwota dedykowana dla wszystkich tych podmiotów, które występują jako inżynierowie kontraktu, nadzorując przy okazji modernizacje realizowane przez wykonawców we współpracy z PKP PLK? Przy inwestycjach drogowych w latach 2008-2012 była to kwota 1,5 mld zł. Jak by to powiedzieć? To są też dodatkowe środki, które są generowane z PKP PLK czy ze środków publicznych. Jednak jest pytanie. Co z tego wynika?

Pan poseł Adamczyk wspominał tutaj o dramatycznej – historii już *de facto* – modernizacji kilkudziesięciu kilometrów odcinka Katowice-Kraków, która będzie realizowana chyba przez co najmniej sześć lat. No, ale jest pytanie: czy tam są jakieś dodatkowe, nadzwyczajne – jak bym powiedział – zdarzenia? Można tutaj po prostu mówić o takiej sytuacji, która nie ma precedensu w Europie, jeśli chodzi o modernizację odcinka europejskiego między dwoma obszarami metropolitalnymi, gdzie korzysta na tym wyłącznie transport drogowy. A jeśli państwo tam przywrócą w ogóle ruch za trzy lata to moja intuicja mi podpowiada pytanie otwarte: czy tam, na to połączenie, w ogóle wrócą pasażerowie w takiej sytuacji, w której przez sześć lat czas przejazdu między Katowicami a Krakowem to dwie i pół godziny (najkrócej dwie godziny i pięć minut) a długość tej trasy to 77 km?

No, przecież efektem tych wszystkich opóźnień, które są – jak bym powiedział – parkowane dzisiaj, pod koniec tego pierwszego okresu budżetowego UE, jest to, że przewoźnicy tracą miliony pasażerów. Spółka PKP Intercity straciła 8 mln w ciągu ostatnich dwóch lat, Przewozy Regionalne rozluźniają siatkę połączeń. Pytanie jest po prostu takie: dla kogo my wydajemy (czy wydamy) te dziesiątki miliardów? Jesteśmy w sytuacji takiej, w której nawyki indywidualne klientów (czy w transporcie publicznym, czy w regionalnym kolejowym, czy w tym dalekobieżnym) będą za parę lat zupełnie inne niż to sobie każdy z nas mógłby dzisiaj wyobrażać, jeśli chodzi o pozycję transportu kolejowego jako takiego w Polsce.

Jak mówię, moja kluczowa propozycja na kanwie tego posiedzenia to jest rozważenie zlecania przez zarząd PKP PLK czy przez ministerstwo, niezależnie od tych funkcji, które wykonuje inżynier kontraktu czy tych, które wykonuje PKP PLK w ramach – powiedziałbym – własnego nadzoru i przygotowania tych inwestycji... Po prostu opis tych najbardziej trudnych przypadków inwestycyjnych po to, żeby wyciągać dla resortu i dla PKP PLK jakieś wnioski systemowe, tego kompletnie brakuje.

Tyle z mojej strony.

Jak mówię, tak na koniec trochę żartobliwie, to wystąpienie wspólne PKP PLK i PKP Intercity z lipca 2010 r., jeśli chodzi o osiągnięcie zakładanych celów w 2012, 2013 i 2014 r. czyta się po prostu jak powieści Stanisława Lema. Z punktu widzenia trzech lat to jest fantastyka. Tam nic się nie stało, co by realizowało – powiedziałbym – te podstawowe efekty, które miały później przynieść na owe linie powrót pasażerów, zwłaszcza na liniach dalekobieżnych. Nikt nie mówi, że się tam nic nie stało, ale dzisiaj możemy mówić jedynie o tym, że w przeważającej części póki co mamy tylko odtworzenie pierwotnych parametrów kolei konwencjonalnej do 160 km/h w najlepszym przypadku. Mamy po prostu tabor kupiony za – powiedziałbym – 2 mld z dużym ułamkiem, czyli za 2.870.000.000 zł, łącznie z centrum serwisowym i umową utrzymaniową, z dwudziestu składów od grudnia pracuje dziewięć. Nie znam podmiotu prywatnego, który by kupił tabor za 2 mld zł i wpuścił mniej niż połowę tych składów po to, żeby pracowały na stronę przychodową spółki.

O tym można pisać na stronach „Gazety Wyborczej" czy innego tytułu. Dziennikarz wpada w entuzjazm, że zjadł najlepszą w życiu białą kiełbasę i jest to traktowane jako *news*, informacja pilna, bo to widziałem na własne oczy. Możemy się wspólnie z tego pośmiać, bo to jest – powiedziałbym – pewnego rodzaju komedia, jeśli poważne medium nadaje *news* jako informację pilną, że dziennikarz kupił i zjadł białą kiełbasę, która mu najbardziej smakowała. Nie odnosimy się po prostu do tych podstawowych celów, które miał realizować projekt inwestycyjny. Gdyby połączyć dotychczasowe wydatki PKP PLK na E65, czyli około 11 mld zł plus 2 mld na projekt taborowy, to jest – bym powiedział

– najdroższe danie, jakie w konwencjonalnej kolei zaserwowano w ciągu ostatnich dwudziestu lat.

Ja tutaj, żeby była jasność, nie przerzucam tutaj całej odpowiedzialności tylko i wyłącznie na PKP PLK, bo to jest też kwestia wykonawców i to jest kwestia dostosowania przepisów w zakresie interoperacyjności. W 2011 r. rzutem na taśmę zmusiliśmy ministerstwo, żeby wprowadziło te przepisy w nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym. To robiła opozycja razem z koalicją (później wspólnie) w dobrze pojętym interesie wspólnym. Tylko efekt jest taki po prostu, że pasażerowie dzisiaj nie mają żadnej wartości dodanej poza np. przywróceniem połączenia taborowego Katowice-Warszawa (mówię z mojej perspektywy) które jest o minutę krótsze niż pociąg „Sobieski" z 1994 r. Bilet na pociąg pospieszny konwencjonalny, który jedzie 7 minut, jest trzy razy tańszy niż na ten nowy tabor, który został zakupiony. Tu jest pytanie: jak długo utrzyma się ten przewoźnik przy tego rodzaju niezsynchronizowaniu efektów, które wspólnie tutaj państwo zakładali do 2014 r.?

Dziękuję

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wysoka Komisjo, staram się nie ingerować w wypowiedzi państwa posłów, niemniej jednak chcę przypomnieć, że dosłownie dwa tygodnie temu obradowaliśmy na temat taboru przewozowego, w tym – Pendolino. W związku z tym, że dzisiaj mamy bardzo jasno sprecyzowany porządek posiedzenia – „informacja na temat nieprawidłowości w procesie zarządczym realizacji projektów związanych z modernizacją i rozbudową linii kolejowych" – bardzo proszę, żebyśmy trzymali się tematu.

Oczywiście, pozwolę sobie później udzielić głosu, bowiem nie bierzemy pod uwagę także naszej wspólnej pracy, którą teraz wykonujemy, bo przecież procedowaliśmy dwie kolejne, specjalne regulacje z inicjatywy Komisji, tak? Jedna została już uchwalona w formie ustawy, druga jest w trakcie. Chcemy właśnie przyspieszać te procesy przygotowawcze, chcemy przyspieszyć realizację tych inwestycji.

No, przypominam sobie właśnie takie bardzo emocjonalne posiedzenia dotyczące programu realizacji infrastruktury w zakresie dróg krajowych, inicjatywy związane z próbami odwoływania ministrów itd. Pamiętam jedno takie posiedzenie, na którym doszło do próby realizacji wniosku o odwołanie ministra Grabarczyka, kiedy w imieniu klubu wyrażałem opinię, że ten program jest realizowany mimo kłopotów, że historia odda sprawiedliwość ministrowi Grabarczykowi i tak dzisiaj jest: program autostradowy zrealizowaliśmy. Oczywiście, nie bez kłopotów, bo to rzecz jasna. Przy tak ogromnym procesie inwestycyjnym także są problemy.

Podobnie rzecz się ma tutaj, jeżeli chodzi o inwestycje kolejowe. Tu mamy także do wykonania poważne zadania w tym zakresie. Przecież poczuwamy się do tego, aby ten program był zrealizowany i żebyśmy skutecznie przejęli europejskie środki finansowe na ten cel.

Bardzo proszę pana posła Tchórzewskiego o zabranie głosu. Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo.

Ponieważ się spóźniłem, wystąpień wstępnych nie słuchałem, ale to, co mam zamiar powiedzieć i w jakim kontekście zabrać głos, chyba będzie w temacie. Otóż chciałbym nawiązać do posiedzenia naszej Komisji, odbywającego się nawet chyba w tej Sali, gdzieś tam w pierwszej połowie 2011 r., jakoś chyba po świętach wielkanocnych. Na tym posiedzeniu Komisji rozmawialiśmy trochę podobnie, tylko bardziej o szczegółach technicznych. Otóż były stawiane wnioski (myślę, że w formule debaty pozapolitycznej) odnośnie do sposobu spisywania umów z inżynierem kontraktu, bo były tego typu uwagi. Przy realizacji inwestycji, szczególnie jeżeli bierzemy pod uwagę „Projektuj i buduj", funkcja inżyniera kontraktu jest niezwykle ważna. Okazało się, że te umowy były spisywane wtedy z punktu widzenia najniższej ceny. A właściwie inżynier kontraktu ma dopilnować, żeby wszystko było zgodne i z dokumentacją, i z zasadami technicznych warunków budowy linii, żeby było sprawdzone zarówno zagęszczenie, czy jest dobre, jak i jakość

tłucznia, posypka, budowa nasypów a także jakość zastosowanych materiałów, stali itd. Przyjęte chyba zostały wtedy przez PKP PLK takie sugestie, że jednak w specyfikacji przetargowej powinno być wymienione to, czego inżynier kontraktu ma dopilnować i w jakim zakresie, jak to ma być realizowane, żeby uwolnić inżyniera kontraktu od pilnowania terminowości realizacji inwestycji, żeby bardziej się skupił na jakości, bo w przypadku terminowości i tak są kary umowne i to jest całkiem inna sprawa. W tym wszystkim jakoś tak się złożyło, że do tych tematów nie wracamy.

Dzisiaj mówimy o realizacji inwestycji, ale tutaj w grę wchodzi, cały czas jakby w tej formule... Skupiamy się na wydawaniu pieniędzy, na zrealizowaniu w miarę terminowym robót. Myślę, że nie bardzo się mówi o sposobie wyciągania wniosków z wielu zerwanych kontraktów, gdzie jednak nie było możliwości renegocjacji kontraktu, gdy np. wzrost cen materiałów był na poziomie założonym w umowie i średniej inflacji, a potem się okazało, że niektóre z materiałów zdrożały o 40-50%. Podobnie było zresztą w robotach drogowych. W tej formule chodziłoby więc o to, czy z tego zostały wyciągnięte jakieś wnioski i jak teraz są spisywane te umowy w zakresie spowodowania, żeby inżynier kontraktu – jako instytucja – rzeczywiście pilnował jakości wykonanych robót. Chodzi o to, żeby się nie okazało, że to, co ma nam służyć prawie bezawaryjnie przez 35-40 lat, po 5-10 latach będzie musiało podlegać modernizacji tylko po to, żeby wykorzystać środki, raz-dwa wykonać i to gdzieś tam z przymrużeniem oka.

Próbuję od niektórych inżynierów kontraktu wyciągnąć informacje na ten temat. No, widać wyraźnie, że często ta realizacja ze sztuką inżynierską ma mniej wspólnego. Jeżeli pytam, jak często są przeprowadzane kontrole odpowiedniego uwarstwienia podłoża, czy wiercą, czy sprawdzają zagęszczenie, w jakim zakresie sprawdza się zagęszczenie, w jakim zakresie potem idzie cykl sprawdzania – powiedzmy – trwałości podłoża to widzę, że się zaczynają troszeczkę kulić pod tymi pytaniami.

Druga rzecz jest taka. Jakość tłucznia, podsypek i wszystkiego z tym związanego gdzieś tam... No, mówi się, że wywrotki jadą gdzieś tam na bok, robią jakieś prywatne drogi i inne rzeczy itd. Jest cała seria spraw z tym związanych, których trzeba pilnować a które potem się odbiją na jakości, nawet jeżeli będzie tego kilka centymetrów mniej niż powinno być… W związku z tym, żeby utrzymać odpowiednie, że tak powiem – parametry w metrach sześciennych, to potem jest troszeczkę słabsze zagęszczenie i mamy szereg różnego typu problemów. Przy inwestycjach do tej pory o tym nie bardzo rozmawialiśmy, ale jest także potrzeba odpowiedzi na pytanie o to, jaki jest potem system przyjęcia, odbioru końcowego, czy to wszystko zostaje teraz u inżyniera kontraktu i w ogóle...

No, i mówiono wtedy, że okresy gwarancyjne są zbyt krótkie. Odpowiednio nad tym mieliście się zastanowić, jakie mają być w umowach przyjęte okresy gwarancyjne, ale także okresy rękojmi z tytułu jakości materiałów. To też jest niezwykle ważne, jakie mamy okresy rękojmi, jeśli chodzi o trwałość szyn w tej chwili, ile to lat jest z tego tytułu, jeżeli nastąpi pęknięcie itd. Przy tych inwestycjach te rzeczy są też niezwykle ważne.

W tym momencie trochę odchodzę od tej rozmowy, która dotyczy tego, kiedy i w jakim terminie, dlatego że chodzi też nam o to (powinno przynajmniej chodzić), żebyśmy ponownie nie wydawali olbrzymich pieniędzy później, jak się zacznie dziać coś złego.

Pan przewodniczący tutaj nadmienił o sukcesach drogowych. Tak, drogi są pobudowane, ale mamy do czynienia nawet z takimi miejscami (jak niedawno oddana obwodnica Mińska Mazowieckiego), gdzie już są koleiny. A to jest obwodnica pod autostradę pobudowana. Jest więc kwestia tego typu, że później takie rzeczy kosztują. Dlatego też chciałbym usłyszeć w dodatkowych wypowiedziach państwa trochę uwag właśnie od strony inżynierskiej organizacji tych robót, co ma zagwarantować jakość. Poza czasem i poza ilością w tego typu robotach, które mogą być powtarzane za kilkadziesiąt lat, jakość jest niezwykle ważną rzeczą.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana posła Michała Wojtkiewicza.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo, doczekałem się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Cierpliwość po prostu przynosi efekty.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Akurat na jakości budowy torowisk i linii kolejowych się nie znam, chociaż jestem inżynierem, ale jeżeli chodzi o terminowość, to wszyscy mamy problemy, bo to doskwiera nam wszystkim. Chcę pociągnąć ten wątek, bo chodzi o Katowice-Kraków a teraz Kraków-Tarnów-Rzeszów. Pierwsze pytanie tutaj pan zadał: czy są pieniądze? Czy to nie przekracza już puli tych środków, które były zaplanowane? To jest jedna sprawa.

Druga sprawa to terminy. Ta przebudowa rozpoczęła się cztery lata temu. Wszyscy jesteśmy do tego jakoś zdyscyplinowani, że jeżeli jest budowa...

Nie chciałbym panu ministrowi przeszkadzać.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Ale ja słucham pana posła.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Tak? No, to dobrze. Bardzo dziękuję, bardzo jestem wdzięczny.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, proszę o kontynuowanie.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Może sprecyzuję interpelację.

Dziękuję bardzo za uprzejmość pana ministra.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Jest jeszcze pan poseł. Panie pośle, bardzo krótko.

Proszę.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Tak na koniec jedno sprostowanie i pytanie.

Oczywiście, nie powiedziałem nigdzie o tym, że PKP PLK jest producentem jakichkolwiek materiałów typu szyny czy kruszywo. Wskazywałem tylko na problemy z logistyką w tym zakresie i brak wyciąganych z tego konsekwencji oraz pełną bezkarność.

To tak w kwestii sprostowania, natomiast nie wiem, czy... Pan prezes chyba wspomniał na temat tych badań geologicznych. Chciałbym się dopytać, bo usłyszeliśmy, że za badania płacą wykonawcy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, bardzo proszę, mamy określony sposób procedowania. Jest debata. Zadajemy pytania. Będą się do nich panowie odnosić, będą udzielać odpowiedzi.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Dlatego dopytuję, panie przewodniczący, tego pytania nie zadałem, więc chciałem dopytać.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Naprawdę nie możemy prowadzić dialogu. No, to trzeba było przygotować to pytanie. Bardzo proszę, tylko bardzo krótko.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

To króciutko.

Ile średnio kosztują takie badania? W ilu inwestycjach wykonawcy takie badania przeprowadzali?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Wobec wyczerpania listy mówców, bardzo proszę...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo krótko, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, niechętnie, bo już dwa razy pan głos zabierał. W związku z tym, udzielam głosu panu ministrowi..

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale to już bardzo krótko, bo chciałem uprzedzić... Zostałem tutaj przez mojego informatora wprowadzony w błąd. Otóż, wojewoda małopolski 29 września wydał decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla odcinka, który miał być ukończony 23 kwietnia. To też zresztą obrazuje stan realizacji inwestycji kolejowych.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

W międzyczasie, panie przewodniczący, pozwoliłem sobie na kilka zdań. Otóż, w tej kwestii, w poczuciu właśnie tego, że mamy do wykonania określoną pracę w zakresie oprzyrządowania prawnego związanego z przygotowaniem i realizacją inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej, wykonaliśmy dwie inicjatywy w ostatnim czasie. Jedna jest już w postaci uchwalonej ustawy, druga jest w trakcie – dzisiaj rozpatrywaliśmy poprawki z drugiego czytania. To są właśnie nasze inicjatywy, które mają służyć skróceniu, przyspieszeniu procesu przygotowania tych inwestycji.

Narzekamy i mamy świadomość, że mamy niedoskonałe (a w każdym razie nie takie, jak oczekiwalibyśmy) rozwiązania i regulacje prawne w zakresie ustawy o zamówieniach publicznych. Co prawda, w przypadku kryterium najniższej ceny powoli zbliżamy się do tego, żeby to nie było kryterium podstawowe, ale tak naprawdę jeszcze nie zrobiliśmy takiego prawa. Poza tym definicji rażąco niskiej ceny nie dopracowaliśmy się jako parlament. W związku z tym to tak wygląda, że my już naprawdę zrobiliśmy wszystko, więc teraz patrzymy i wymagamy od tych, którzy to prawo stosują.

Jeszcze raz mówię, że jestem głęboko przekonany, że jeżeli w poczuciu odpowiedzialności każdy z nas wykona wspólnie z innymi – także jako komisja i jako parlament – odpowiednie zadania, to te inwestycje będą realizowane sprawniej. A w tej chwili po prostu wiemy, ile czasu dzisiaj trzeba, bo ustawa określa czas na wydanie poszczególnych decyzji.

Bardzo proszę, panie ministrze, oddaję panu głos. Proszę o odniesienie się do poruszanych kwestii i udzielenie odpowiedzi na formułowane pytania. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, może tak po kolei. Na początku chciałem się odnieść do wypowiedzi pana posła Polaczka, który mówił właśnie o tej białej kiełbasie, tak?

Dokładnie podzielam zdanie pana posła, że na tle Pendolino została też rozpętana jakaś histeria. Częstokroć drobne elementy stawały się jakimiś wielkimi wydarzeniami w ogóle w skali kraju nawet…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To była informacja pilna na stronie.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Ale też muszę powiedzieć, że Sejm się do tego w jakiś sposób przyczynił, bo sam uczestniczyłem w plenarnym posiedzeniu, na którym na sali plenarnej rozważaliśmy z wielkim zainteresowaniem i z wielkim znawstwem sposób odfekalniania wagonów Pendolino. A to było nie dawniej jak trzy tygodnie temu, tak? Wszyscy z wielkim znawstwem się tutaj wypowiadali.

Tak jest, możemy to sprawdzić w protokołach.

W związku z tym zgadzam się w pełni. Myślę, że musimy się troszkę uderzyć w piersi. Tym niemniej ten pociąg jest sukcesem. Widzę, jak ludzie reagują na niego, są zadowoleni i to jest na pewno krok w dobrą stronę. Jeżeli chodzi o to, ile tych pociągów wyjechało, to też nie jest tajemnicą, że kontrakt jest opóźniony. Kary są naliczane dla Alstomu, który nie dostarczył tych pociągów w takiej ilości, w jakiej powinien je dostarczyć, tak?

Kary umowne są naliczane i tyle mogę powiedzieć. Wydaje mi się, że lepiej wystartować z mniejszą ilością niż czekać, aż wykonawca dostarczy całość zamawianych składów.

Chciałem jeszcze dodać uwagę natury ogólnej, bo duża część dyskusji albo odnosi się do tego tematu, albo gdzieś wokół niego krąży. To coś takiego, co jakby nie dotyka, ale chodzi o utratę potencjału inwestycyjnego na kolei, tak? Coś takiego się zadziało przez – powiedzmy – pierwsze dwadzieścia lat transformacji, że tych inwestycji na kolei nie było, przez co starsi pracownicy odchodzili, młodsi inżynierowie nie garnęli się do tego zawodu, bo nic się tam nie działo. Gdzieś powstała taka dziura pokoleniowa, która w chwili obecnej w jakiś sposób odbija się nam czkawką. To dotyka również wszystkich aspektów prowadzenia prac inwestycyjnych na kolei. Z tym problemem zderzy się każdy, tak?

W momencie, kiedy się pojawiły środki unijne, też było widać, że kolej miała pewne problemy z zaabsorbowaniem tych środków, w dużej mierze wynikające z tego, że nie było tego potencjału inwestycyjnego, który jest odbudowywany, bo widać, że tych inwestycji realizujemy coraz więcej i robimy to coraz sprawniej. To również dotyka tego, o czym mówił pan poseł Tchórzewski, czyli jakości pracy inżynierów projektów, jakości wykonania, tak? To są rzeczy bardzo ważne. Progres jest. Nie mówię, że jest idealnie, bo nie jest idealnie i o tym wszyscy wiemy. To nie jest tak, że głoszę propagandę sukcesu i wbrew wszystkiemu mówię, że jest super. Tak, są problemy. Te problemy są przezwyciężane. Gdy patrzymy rok do roku, to wydaje się (jestem tego pewien), że idziemy w dobrą stronę i te lata są coraz lepsze, więc ten potencjał jest odbudowywany. Jestem przekonany, że ta nowa perspektywa, która się zaczyna, zacznie się zdecydowanie lepiej niż ta, która była, że będziemy sprawnie wydawać i pozyskiwać środki unijne. Jakość jest bardzo ważna i na to też zwracam bardzo dużą uwagę. To jest istotne. To jest infrastruktura, która będzie służyła Polakom przez wiele dziesiątków lat. Trzeba zrobić to dobrze. Trzeba się starać, żeby to było dobrze zrobione.

Jeżeli chodzi o utratę środków unijnych to chciałem powiedzieć, że akurat żadna utrata środków unijnych nam nie grozi. Jeżeli środki są niewykorzystane w jednym projekcie, one są alokowane do drugiego. Na dzień dzisiejszy, gdy patrzymy na wykonanie w stosunku do wieloletniego planu inwestycji kolejowych, trzymamy się tego, co jest zgodne z planem. Przynajmniej na koniec października, na kiedy mam ostatni raport, tego planu się trzymamy.

Jeżeli chodzi o pytania posła wnioskodawcy i pytania (zdaje się – pana posła Szmita), które się odnosiły do tego, że gwałtownie czy w wielkiej ilości wykonawcy odstępują od umów to taki przypadek w 2014 r. był jeden. Była to próba, bo jeszcze wnioskodawca nie odstąpił, więc wydaje mi się, że mówienie o jakiejś fali odstępowania od umów jest co najmniej przesadzone i nie znajduje potwierdzenia w faktach, chyba że panowie posłowie mogą się posłużyć jakimiś innymi przykładami. Wydaje mi się, że warto jest w tych sprawach, które można sprawdzić, opierać się na faktach a nie na jakichś takich pogłoskach czy powszechnie panujących opiniach.

Jeżeli chodzi o kary umowne, padła kwota bodajże 20 mln zł za dwa miesiące. Nie wiem, czy to jest akurat 25 mln. Myślę, że pan prezes Paszkiewicz się do tego odniesie. Natomiast, jeżeli wykonawcy nie wywiązują się z kontraktów, kary umowne są naliczane zgodnie z zapisami kontraktowymi. Tak jak powiedziałem, nie przybrało to w przypadku kolei postaci takiej fali, jak na drogach. Z wielu przyczyn. Raz, że spółka PKP PLK na przypadku GDDKiA się wiele nauczyła. Dwa, że również wykonawcy na przypadkach tych kontraktów drogowych wiele się nauczyli. Takich mocno czy drastycznie zaniżonych ofert na wykonanie robót jest coraz mniej. Zasadniczo chyba w tym roku to już w ogóle nie występują, tak? Raczej się trzymają kosztorysów. Nie odnosimy się więc do tego jako jakiegoś istotnego zagrożenia. Niemniej jednak wiadomo, że część robót może być źle wykonana, może być wykonana po terminie i w związku z tym na pewno jakieś sprawy sądowe będą. Tak jak mówiłem, na dzień dzisiejszy jest to kwota około 200 mln zł, więc poniżej 1% zrealizowanych inwestycji.

Myślę, że to tyle.

Rozumiem, że jeżeli pan prezes Paszkiewicz chciałby krótko jeszcze coś dopowiedzieć w sprawach szczegółowych to, proszę bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę.

Dziękuję, panie ministrze.

Bardzo proszę pana prezesa.

Prezes zarządu PKP PLK S.A. Remigiusz Paszkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, po kolei odniosę się troszeczkę do pytań poszczególnych panów posłów.

Tak jak pan minister wspomniał, mamy do czynienia (według mojej pamięci, co mogę, oczywiście, potwierdzić jeszcze w odpowiedzi pisemnej, jeśli będzie takie oczekiwanie) z wystąpieniem jednej próby odstąpienia wykonawcy od kontraktu przy jednym z zadań projektu rozjazdowego. Mówię, że to próba, bo – oczywiście – formalny dokument wykonawca wystawił, natomiast również formalne powody w nim opisane jako przyczyny odstąpienia wydają się jednak niezbyt precyzyjne i prawdopodobnie wylądujemy w sądzie w kwestii tego odstąpienia. Jest to jeden mały kontrakt w dużym projekcie rozjazdowym, w związku z czym od razu powiem (wychodząc naprzeciw propozycji pana posła), że – w zasadzie – nie mamy państwa gdzie zabrać na miejsce budowy, gdzie odstąpił jakiś wykonawca. Oczywiście, chętnie możemy zorganizować czy wizytę na placach budowy, czy spotkanie z wykonawcami. Prowadzimy bezpośredni dialog ze wszystkimi zrzeszeniami wykonawców, więc to nie jest żaden kłopot.

Teraz odniosę się do kwestii poruszonych przez pana posła Adamczyka. Zgadzam się absolutnie z panem posłem, że fragment linii E30 o długości siedemdziesięciu kilku kilometrów między – z grubsza mówiąc – Katowicami a Krakowem jest przypadkiem klinicznym i w tej chwili w całym programie inwestycyjnym PLK jedynym w takiej sytuacji. Otóż powiem, na czym polega problem. Nie możemy porównywać tego projektu z żadnym innym projektem, w którym toczą się jakieś roboty, stąd porównywanie kwestii nakładowych, do czego zaraz się odniosę, jest – powiedziałbym – o tyle nie na miejscu, że projekt ten w zasadzie jest na etapie kończenia dokumentacji budowlanej.

Rzeczywiście, niedawno na jeden z ostatnich odcinków wojewoda małopolski wydał decyzję lokalizacyjną. Cofając się teraz od tej ostatniej decyzji lokalizacyjnej, proszę państwa, w tym projekcie wykonawcom i PLK – jak widać – zajęło ponad cztery lata uzyskanie administracyjnej decyzji lokalizacyjnej. A początek tej drogi jest taki, że wykonawca albo PLK najpierw musi w takich projektach uzyskać decyzję środowiskową, która wiąże się, oczywiście, ze środowiskowymi uwarunkowaniami. Ten przypadek jest kliniczny również z tego powodu, że nastąpiła zmiana przepisów środowiskowych. Niestety, decyzje środowiskowe dla całej linii E30 musiały być powtórzone. Na szczęście, udało się przeprowadzić to w takim procesie, że nie było potrzeby uzyskiwania pełnego raportu środowiskowego, co wyhamowało ten projekt, ale tylko na rok a nie dwa i pół, jak to jest w przypadku pełnego raportu środowiskowego.

Do tego pan poseł wspomniał o silnym zaangażowaniu samorządów lokalnych we wszystkie uzgodnienia i to jest prawda. Nie wiem, czy pan poseł bardzo precyzyjnie i szczegółowo przyglądał się tym uzgodnieniom, bo skutek ich jest taki, że wykonawca dokumentacji projektowej, *ergo* również wniosku o decyzję administracyjną, musiał ulec naciskom wielu samorządów lokalnych. A to mianowicie w takim zakresie, że mamy w projektach budowlanych (już w tej chwili praktycznie skończonych) dla wszystkich tych odcinków między Katowicami a Krakowem kilkadziesiąt kilometrów dróg lokalnych, wiele skrzyżowań i rond, bo takie było oczekiwanie, żeby przy okazji modernizacji linii kolejowej również takie rzeczy przy tej linii wybudować. Rozumiem, że pan poseł obserwował to i zna szczegóły, bo temu zaprzeczyć się nie da.

W związku z czym powodowało to również wydłużenie konsultacji społecznych – procesu, przez który trzeba przejść, żeby w ogóle móc zgłosić się z wnioskiem o decyzję lokalizacyjną do organu administracji. Rozwiązaliśmy ten problem, kierując się przykładem odcinka pierwszego między, wspomnianymi przez pana posła, Krzeszowicami a Krakowem. Mianowicie chcemy zakończyć i mamy już podpisane w zeszłym roku jedno ograniczenie zakresu projektu z konsorcjum po upadłym Przedsiębiorstwie Napraw Infrastruktury (PNI). Niedawno zawarliśmy podobną zmianę zakresu z wykonawcą odcinka

środkowego. W zasadzie mamy gotowe do podpisu uregulowanie w tym zakresie z trzecim, ostatnim wykonawcą od strony zachodniej. Będziemy mieli dokumentację. Gdy mamy dokumentację, to – tak jak w przypadku tego pierwszego odcinka – mamy ogłoszone przetargi. Pierwszy jest już mocno zaawansowany. W zasadzie jesteśmy na finiszu ofertowania. Drugi został również ogłoszony. Będziemy mieli projekty w pierwszej połowie przyszłego roku. Ogłosimy przetargi już w systemie „Buduj", czyli czerwonej książce FIDIC, żeby toczyły się sprawnie prace budowlane.

Powiem szczerze, że z tego punktu widzenia i po przedstawieniu państwu tej historii, wydaje mi się, że porównanie czasu budowy magistrali węglowej przed wojną z tym projektem kłóci się z pewnymi zasadami logiki porównawczej i wypowiedzi w tym zakresie, ale nie chcę tutaj tego wątku rozwijać.

Przechodzę szybciutko dalej. Jeśli chodzi o to, czy to jest największy program inwestycyjny czy nie – rzeczywiście, jeżeli się weźmie pod uwagę długość wymienionych szyn to w tym całym projekcie – jakby z pierwszej perspektywy – wymienimy mniej szyn niż w latach 80. czy 90. Jednak pamiętajcie państwo o tym, że dużą część kosztów i nakładów w modernizacjach i rewitalizacjach, które właśnie kończymy, stanowią przede wszystkim obiekty, czyli wiadukty, mosty, przebudowy pojedynczych obiektów, które idą w setki pozycji. Po drugie, to urządzenia sterowania ruchem i budowanie lokalnych centrów sterowania ruchem, które są dużym, bo idącym w dziesiątki procentów, kosztem w tych inwestycjach.

Przepraszam, wrócę na chwilę, bo było jeszcze pytanie pana posła o to, czy badania geologiczne są kosztem wykonawcy – oczywiście, są kosztem, tylko że kosztem wycenionym w ofercie, za który my płacimy. Nie widzę więc żadnego kłopotu w tym, żeby wykonawcy w żółtej książce FIDIC mogli sobie robić dowolne badania, wyceniając je w ofercie tak, żeby projekt był finalnie dobry.

Jeśli chodzi o odpowiedź dla pana posła Polaczka (którego już nie ma na Sali) to powiem tak: audyt projektów inwestycyjnych to jest duży wysiłek drugiej połowy roku 2012 i początku roku 2013, kiedy sobie skatalogowaliśmy wszystkie problemy. O przedstawienie szczegółów organizacyjnych, rezultatów i wniosków, jakie wprowadziliśmy, za chwilę jeszcze poproszę krótko pana prezesa Folejewskiego, który jest ze mną i który jest odpowiedzialny za inwestycje, pan prezes o tym opowie.

Jeśli chodzi o E65 czy CMK i pismo z 2010 r. wspomniane przez pana posła, przyszedłem do PLK w końcówce kwietnia 2012 r. Żaden z tych punktów wymienionych przez pana posła nie był nawet we wstępnej fazie realizacji, żaden. W związku z tym to, że jeździmy 200 km/h z europejskim systemem sterowania ruchem na CMK od niedzieli – jak myślę, jest dużym sukcesem. Po drugie, mamy zamontowany system i będziemy go upgrade'ować w przyszłym roku tam, gdzie on jest zamontowany, czyli na północnym odcinku CMK. Jest tam zamontowany. Ma certyfikat do 160 km/h. Tę prędkość będziemy w przyszłym roku podnosić. Na odcinku do Gdańska, a dokładnie między Warszawą a Działdowem, mamy w zasadzie zamontowaną większość balis. Czekamy na certyfikację systemu z odcinka węglinieckiego ERTMS z poziomu 2. Będziemy implementować europejski system sterowania ruchem. Mam nadzieję, że na początku roku 2016, czyli mniej więcej za rok, pozwoli na pierwszych odcinkach podnosić prędkość. Wiadukty, które zaplanowaliśmy do przebudowy na CMK, są przystosowane do prędkości 250 km/h. Przypomnę jeszcze, że musieliśmy odstąpić od umowy z dużym hiszpańskim wykonawcą, który absolutnie nie dawał gwarancji i nie realizował w zasadzie tego projektu. Naszym planem jest podnoszenie stopniowo prędkości. Mówiłem już o tym na jednym z poprzednich posiedzeń. Robi się to powoli, podnosząc o 10-20 km/h rocznie, w związku z czym taki plan też mamy. Mamy przygotowany zarówno harmonogram, jak i pomysł, w jaki sposób prowadzić obserwację tych linii kolejowych, żeby można było to zrobić.

Przygotowanie nowej perspektywy – powiem tylko, że w zasadzie w fazie budowlanej mamy jeden duży projekt dojazdu do mostu północnego, który będzie w dużej części finansowany z nowej perspektywy. Mamy postępowanie przetargowe na Kraków Krzemionki – dużą łącznicę przez centrum Krakowa. W zasadzie bardzo ciekawy projekt. Studia wykonalności na finiszu. Szykujemy się za kilka miesięcy do pierwszych postę-

powań przetargowych dla zupełnie już nowych projektów, nie tylko dla kontynuacji tej perspektywy. To może tyle z mojej strony.

Pan prezes Folejewski jeszcze by krótko...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu prezesowi.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Członek zarządu i dyrektor do spraw realizacji inwestycji PKP PLK S.A. Wojciech Folejewski:

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem położyć przynajmniej krótkie cztery akcenty, dlatego że dzisiejsza dyskusja wprost moich działań dotyczy. Odpowiadam w PKP PLK za inwestycje a więc, oczywiście, ten temat jest mi bardzo bliski. Tylko cztery akcenty.

Pierwszy akcent. Czy przy inwestycjach nie ma żadnych problemów? Przeciwnie, jest masa. Jest masa ryzyk i problemów. Proszę państwa, zajmowanie się inwestycją z definicji to jest zajmowanie się ryzykami i problemami. Najprostszy remont łazienki u każdego z nas w domu to jest też szereg problemów i ryzyk. Jeśli więc mówimy o skali tysięcy kilometrów linii kolejowych i miliardów inwestycyjnych to jest, oczywiście, zajmowanie się ryzykami i problemami. Nigdy nie powiem i nigdy nie powiedziałem, że nie ma żadnych problemów – przeciwnie, sztuką jest natomiast sobie z tymi problemami radzić, walczyć z nimi i je minimalizować.

Jak to robimy? Teraz drugi akcent. Oczywiście, wprowadziliśmy szereg zmian. Dzisiaj nie sposób ich wszystkich wymienić. Mam przyjemność w PKP PLK pracować dwa lata, w zarządzie jestem od roku, jak państwo wiedzą, więc do tej perspektywy mogę się odnieść w tym czasie. W czasie tych dwóch lat wprowadzono olbrzymią liczbę zmian systemowych i organizacyjnych. Nie wymienię ich wszystkich. Zacznę tylko od tego, że mamy politykę zarządzania ryzykami i plany minimalizacji tych ryzyk. Nigdy byśmy nie zrobili skoku w tych inwestycjach, gdybyśmy nie określili i nie minimalizowali ryzyk, których jest cała masa. To całe systemy raportowania, wdrożenie komórki PMO, czyli Biura Zarządzania Projektami, które jest standardem światowym, amerykańskim, opartym na tzw. standardzie PMBOK (*Project Management Body of Knowledge*), harmonogramowanie inwestycji, wdrożenie kamieni milowych, wdrożenie całkiem nowych zasad w przetargach, gdzie wydłużyliśmy zakresy gwarancyjne – *à propos*, od roku do 3-5 lat – i rękojmi oraz dokumentów bazowych, które znacznie bardziej stabilizują, wyznaczają prawa i obowiązki obu stron.

Było pytanie o zmiany organizacyjne. Tak, wdrożyliśmy zmiany organizacyjne. Powołaliśmy regiony. To nie znaczy, że ta struktura będzie wieczna, dlatego że każdy, kto pracuje w biznesie (pracuję w tych obszarach ponad dwadzieścia lat) wie, że struktury trzeba dostosowywać do zmian. Przegrywa ten, kto zatrzymuje się strukturą przez więcej niż trzy lata na jednym etapie. Przeciwnie, zmieniająca się sytuacja wymaga pewnej zmiany organizacyjnej. Co więcej, to dodaje świeżości organizacji, bo organizacja zyskuje nowy zapał, świeżą krew do działania a więc nie ma w tym nic dziwnego. O tych zmianach mógłbym mówić więcej, ale – tak jak mówię – jeszcze tylko dwa bardzo ważne akcenty.

Trzeci akcent to jest współpraca z wykonawcami. Proszę państwa, mam przekonanie, że współpraca z wykonawcami PLK jest bardzo dobra, bardzo zaangażowana, bardzo partnerska. My spotykamy się na placach budowy, co jest swego rodzaju ewenementem. Nawet z panem ministrem mieliśmy okazję place budowy wizytować i rozmawiać z wykonawcami. Spotykamy się na rozmowach bilateralnych, na posiedzeniach komitetów sterujących. Rozmawiamy o problemach. Szukamy metod, jak wspierać te inwestycje, żeby – rzeczywiście – wykonawca nie czuł, że jest osamotniony w walce z problemami, bo – oczywiście – obowiązki zamawiającego są bardzo istotne. Prowadzimy dialog forum inwestycyjnego. Od ponad dwóch lat odbywają się regularne spotkania, gdzie w sposób transparentny (każdy wykonawca ma tam prawo wstępu) rozmawiamy o porządkowaniu i optymalizacji każdego procesu, który inwestycji PLK dotyczy. Efektem tego jest wdrożenie w tym roku dokumentów bazowych, które naprawdę podnoszą

nas na znacznie wyższy poziom, jeśli chodzi o przygotowanie inwestycji, w tym – wdrożenie kryterium jakościowego, które *à propos* już nawet nie jest pieśń przyszłości to jest obowiązek w tej chwili ustawowy i, rzeczywiście, te kryteria jakościowe są wdrażane.

W związku z tym uważam, że współpraca z wykonawcami jest naprawdę profesjonalna, bliska i każdy wykonawca nie może mieć – nie wiem, żalu czy pretensji. Spotykamy się, włącznie z prezesem – no, ja niemal każdego dnia – z wykonawcami. Takie spotkania mamy i z polskimi, i z zagranicznymi.

I ostatni, czwarty efekt. Zawsze mówię tak: zmieniać, dyskutować można, ale po efektach ich poznacie. Proszę państwa, po efektach ich poznacie. My mówimy w doskonałym *timingu*. Nie lekceważmy sukcesu Pendolino. Co to był za sukces Pendolino w tym roku? To było oddanie finalnie do użytkowania 1200 km toru, wymiana 1130 km sieci trakcyjnej, zbudowanie 960 rozjazdów, oddanie do użytkowania 780 wiaduktów, mostów i przepustów oraz 200 krawędzi peronowych. Proszę państwa, to, co zostało w tym roku wykonane, zostało wykonane na wyznaczony *deadline*. Tu nie ma przesunięcia tego terminu 14 grudnia. Nie nastąpiło przesunięcie nawet o godzinę, nie mówiąc o dniach, tygodniach. Nie chcę odwoływać się do wielu innych inwestycji infrastrukturalnych, które opóźniają się miesiącami, latami, w tym – w Berlinie, słynne lotnisko. Natomiast tutaj oddaliśmy to dokładnie z planem. Niech państwo mi wierzą, że to jest rekord świata. My, Polska i Polacy, dokonaliśmy w tym zakresie olbrzymiego osiągnięcia, z którego powinniśmy się cieszyć, bo te szlaki w tej chwili bezpiecznie obsługują pociągi pasażerskie, nie tylko Pendolino i pociągi towarowe, które jeżdżą również na szlakach, szczególnie E65. To znacznie podnosi naszą kolej, daje inną perspektywę i ten czas będzie przyspieszany, dlatego że w tej chwili już się nie cofniemy. Będzie co chwilę coraz lepiej.

W ramach efektu chcę też powiedzieć, że jutro w Radomiu podpisywana będzie umowa na ponad 100 mln na stację Radom na linii nr 8 – słynnej, też problematycznej, opóźnionej linii. Chcę przez to podkreślić, że już cztery dni po oddaniu szlaków pod Pendolino, nie zachłystujemy się i nie zatrzymujemy, idziemy dalej. Dbamy o inne kierunki łączenia Polski koleją. W Radomiu wykonawca jeszcze w tym roku otrzyma plac budowy do działania i wbije pierwsze łopaty na stacji Radom po to, żeby też te szlaki podnosić.

Przykro mi bardzo, proszę państwa, ale ja się cieszę. Uważam, że mamy powody do radości a nie tylko do narzekania i, że bardzo wiele nam, Polakom, we współpracy z parlamentem się udaje.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu prezesowi.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, tytułem sprostowania.

Zwracam się do pana prezesa PKP PLK – panie prezesie, mam świadomość i każdy ma świadomość, że w związku z modernizacją i przystosowaniem linii kolejowej do prędkości powyżej 100 km/h likwidowane są przejazdy. W związku z tym inwestor musi zrealizować, bo to jest jego obowiązek, drogi serwisowe. To było wiadome od samego początku. Inwestor o tym od samego początku wiedział.

Panie prezesie, jak się odnosimy zaś do magistrali węglowej budowanej w okresie międzywojnia,\ to przypomnę, że szlak kolejowy między Krakowem a Górnym Śląskiem był budowany przez trzy lata od roku 1845 do 1847 z okładem. Coś można porównywać.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Myślę, że nie ma potrzeby, aby wzajemnie udowadniać sobie, kto ma rację. Ta dyskusja, oczywiście, jest bardzo potrzebna.

Bardzo dziękuję tej grupie posłów, która złożyła wniosek, aby dzisiaj debatować w trybie art. 152. Bardzo dziękuję panu posłowi Maciejowi Banaszakowi.

Szanowni państwo, nie ulega wątpliwości, że tu dla nas wszystkich jest pole do intensywnego działania. Jest to nasz wspólny interes, abyśmy zrealizowali inwestycje na sieci kolejowej i przejęli środki finansowe pozostawione do naszej dyspozycji na ten cel. Nie ulega wątpliwości, bo doświadczenia mamy takie i wiemy o tym, że tak jest – który

z inwestorów zaczyna budować czy przygotowywać inwestycję do realizacji, zawsze musi pokonać bariery. Przytoczę tutaj tylko relacje między drogowcami a kolejarzami, ogólnie rzecz ujmując. Jak kolejarze zaczynają to, oczywiście, przy okazji drogowcy realizują czy chcą realizować swoje inwestycje i odwrotnie. To wymaga czasu. Naprawdę – to, co zrobiliśmy tutaj... Część z państwa od wielu lat już pracuje w komisji, przypomnę obwodnicę Jędrzejowa w ciągu drogi nr 7. Zanim uchwaliliśmy specjalne regulacje prawne w zakresie przygotowywania inwestycji to chcę państwu powiedzieć, że to był rekord świata – siedemnaście lat była przygotowywana ta obwodnica do realizacji. W związku z tym dzisiaj panowie prezesi mówią tutaj, że odcinek Kraków–Katowice, że jest to 4,5... I wiemy, w jakich warunkach. Uwarunkowania środowiskowe to jest oddzielny, szeroki proces do działania. Mówiłem o ustawie – Prawo zamówień publicznych. Rzecz jasna, i cały proces związany z ustawodawcą w ustawach – Prawo budowlane oraz o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Jeszcze raz bardzo dziękuję za merytoryczną dyskusję. Momentami, jak zwykle, emocjonalną. Czasami trochę wkradają nam się wycieczki wzajemne. Niemniej jednak mam przekonanie, że państwo posłowie działają w poczuciu odpowiedzialności wykonując swoje zadania kontrolne nad władzą wykonawczą, rzecz jasna. A informacja, złożona przez przedstawicieli resortu, pana ministra i panów prezesów, jest po to, żebyśmy po prostu wzajemnie wiedzieli, co robimy i co przed nami.

Bardzo dziękuję.

Wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie.